

Los que conocen bien la historia del puerto de Barcelona saben perfectamente que los bancos de arena y las barras han preexistido siempre á la prolongacion recta de los diques, y han avanzado á medida que el del Este ha aumentado de longitud, produciéndose ademas el adelanto de las playas.

Por esto es indudable que han de entrar arenas en el puerto, y que más ó ménos tarde han de acumularse en el dique de Levante y hasta su extremidad, si bien es de esperar que la forma que se le ha dado atenuará y retrasará los efectos que más ó ménos tarde han de hacerse sentir, única cosa que puede conseguir la mano del hombre, cuando trata de oponerse á las leyes de la naturaleza.

Solamente quien ignore lo que es el régimen de las costas, y los que desconozcan realmente lo que son puertos, pueden pretender que las arenas no entren en el de Barcelona, ó que se dé á sus obras una disposicion que evite los gastos de conservacion de su fondo.

Bien inmediato se halla un puerto que muchos conoceréis, que es un ejemplo patetisimo y elocuente del efecto del enarenamiento de todos ó casi todos los puertos del Mediterráneo.

Cette, que tantas relaciones tiene con Barcelona á pesar de los diques que le cierran, dejando sólo una boca de la misma magnitud próxima-mente que la de nuestro puerto, pero tapada ademas por un rompeolas muy inmediato que deja dos entradas laterales de 290 metros la una y de 190 solamente la otra, á pesar, repito, de tantas precauciones, ni el antepuerto está siempre tranquilo, ni el Estado deja de gastar más de 100.000 francos anuales para dragar las arenas que en la reducida superficie de su fondeadero se acumulan; con la circunstancia de que esta acumulacion ha aumentado á medida que se han construido los diques y el rompeolas, con los que sin duda queria evitarse tal efecto.

Tambien la resistencia de los diques ha sido alguna vez objeto de atencion y de critica. Que tienen la necesaria para resistir el ímpetu de las olas en los temporales ordinarios, probables y conocidos, la experiencia lo ha demostrado ya. Pero ¿será suficiente para todas las eventualidades, en todos casos y en cualquiera reunion de circunstancias que puedan acontecer? Sería muy temerario asegurarlo.

Dios solamente que dispone de las fuerzas de la

naturaleza, puede saberlo; y cuando vemos destruirse con tanta frecuencia grandes y resistentes construcciones al ímpetu de las olas, y sucederse con variedad de circunstancias los temporales y las borrascas, nadie está en el caso de asegurar hasta dónde puede llegar la intensidad y la duracion de tan destructores esfuerzos.

Indudablemente, cuanto mayores fueran las dimensiones de los diques, mayores garantias ofrecerian para el porvenir. Pero ¿hubiera sido racional exigir un gasto de tanta consideracion para sólo estar á cubierto de una eventualidad desconocida y tal vez remota? Ni el carácter ni las exigencias de la época consienten otra cosa que el utilizar los recursos del modo que se obtengan las más prontas y mayores ventajas. ¡Tiempo habrá para aumentar ó mejorar, si es necesario, las obras cuando hayan producido ya beneficios!...

Y de todos modos, ¿cómo se fijaria el limite de la resistencia de estos diques? ¿Sería por ventura tomando por base el furioso temporal que en la noche del 25 al 26 de Diciembre de 1852 arrancó y llevó al interior del puerto de Plimout más de 8.000 toneladas de la escollera de su rompeolas, en donde habia piedras de 10 á 15 toneladas?

¿Se habria de tomar por tipo el ímpetu de la ola que en 1862 arrancó en Castro Urdiales un bloque de 25 toneladas de peso, lanzándole por encima de la muralla, ó los golpes de mar que removieron en Cette, Liorna y otros puertos, bloques, de más de 20 metros cúbicos?

Para el Ingeniero, su tranquilidad y su egoismo podria aconsejarle construir con sobra de resistencia para todos los casos; pero al país ó al interes público conviene otra cosa; y el Ingeniero que no sacrifique lo primero á lo segundo y no armonice su ciencia con la conveniencia pública, no cumpliría con su verdadera mision.

(Se continuará.)

## REGLAMENTO

PARA LA EJECUCION DE LA LEY GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS.

(Continuacion.)

Del resultado de la confrontacion, así como de las demas circunstancias del proyecto, dará cuenta el Ingeniero en un razonado informe, que remitirá al Gobernador respectivo para que le una al expediente.

Se procederá despues á una informacion, que

dirigirán los Gobernadores de las provincias interesadas, y que habrá de recaer sobre la conveniencia de la concesion y sobre las tarifas propuestas para el uso y aprovechamiento de las obras. En esta informacion serán oídos verbalmente los particulares que se consideren interesados, los cuales deberán contestar á un interrogatorio que se formulará especialmente para cada caso. Despues informarán por escrito las Corporaciones y funcionarios á quienes segun la importancia y naturaleza de las obras se crea conveniente consultar, y siendo preciso oír á las Diputaciones provinciales é Ingenieros Jefes de las provincias ó servicios correspondientes.

Los Gobernadores elevarán los informes con sus propios dictámenes al Ministerio de Fomento, acompañando los proyectos que hubieren recibido de los Ingenieros Jefes.

Art. 25. Cuando el proyecto se refiera á obras de puertos, ademas de las formalidades establecidas en el artículo anterior, se observarán las que acerca de dichos proyectos se establecen en la ley especial de puertos y en el reglamento para su ejecucion.

Art. 26. Cumplidas las prescripciones dictadas en los artículos anteriores, se oirá á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, que deberá emitir dictámen sobre el proyecto y sobre las tarifas y bases que hubieren sido objeto de la informacion.

Satisfechas estas formalidades, podrá otorgarse la concesion si procediese así en vista del resultado del expediente, por medio del Real decreto refrendado por el Ministro de Fomento, extendiéndose el correspondiente titulo, que se entregará al concesionario.

Art. 27. No podrá introducirse variacion ni modificacion alguna en el proyecto aprobado para una concesion de esta clase sin la competente autorizacion del Ministerio de Fomento, previo dictámen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 28. En toda concesion regirán, ademas de las condiciones facultativas del proyecto para la ejecucion de las obras y las que sean aplicables entre las generales, otras particulares, en las que se incluirán las especiales que rijan para las contratas de obras públicas que se consideren del caso, segun resulte del expediente, debiendo precisamente figurar entre ellas:

1.º La designacion de la fianza que debe pres-

tar el concesionario como garantia del cumplimiento de sus compromisos. Esta fianza será del 3 al 5 por 100 del importe del presupuesto, y no se devolverá al interesado mientras no justifique tener obras hechas y materiales acopiados por valor de la tercera parte por lo ménos del importe total de los trabajos, segun valoracion que practicarán los Ingenieros encargados de la vigilancia de las obras, aplicando á las que se hubieren hecho los precios del presupuesto aprobado.

La fianza en todo caso habrá de constituirse donde corresponda dentro del término de un mes, á partir de la fecha del otorgamiento de la concesion, bajo la pena de la pérdida por el concesionario de todo derecho, incluso el depósito, si así no se hiciese.

2.º Las fechas en que debe el concesionario comenzar las obras y terminirlas, así como el progreso con que deban conducirse los trabajos en periodos dados, para que queden concluidos en la fecha marcada.

3.º Las tarifas de arbitrios que hubiesen sido aprobadas para el uso y aprovechamiento de las obras, así como las bases de su aplicacion.

4.º El plazo durante el cual habrá de disfrutar el concesionario del producto de los arbitrios á que se refiere el artículo anterior, y que no podrá exceder de 99 años.

5.º Los casos de caducidad de la concesion.

Ademas habrá de prevenirse que la concesion se otorga sin perjuicio de tercero y salvo los derechos particulares.

Art. 29. Toda concesion de esta clase caducará si se falta á cualquiera de las cláusulas especiales designadas en el artículo anterior, si no se atendiese convenientemente á la conservacion de las obras hechas durante su explotacion, y si ésta no se llevase á cabo con arreglo á las bases convenidas.

Será ademas caso de caducidad el previsto en el art. 61 de la ley general de Obras públicas.

La declaracion de caducidad se hará por el Ministerio de Fomento, y previo expediente en que deberán ser oídos el concesionario, la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y la Seccion de Fomento del Consejo de Estado. Contra esta declaracion podrá recurrir el interesado por la via contenciosa.

Art. 30. Declarada la caducidad de una concesion, se procederá por los Ingenieros que el Ministro de Fomento designe á practicar una medi-

cion de las obras hechas y materiales acopiados y su valoracion á los precios del presupuesto aprobado.

La medicion y valoracion, acompañadas de una Memoria explicativa y planos que den á conocer el estado en que se encuentren las obras al tiempo de practicarse dichas operaciones, se remitirán al Ministerio de Fomento para su aprobacion, previo informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 51. A toda concesion que se declare caducada se aplicarán inmediatamente los artículos del 60 al 72, ambos inclusive, de la ley general de Obras públicas; sirviendo de base para la subasta de lo ejecutado la valoracion hecha y aprobada con arreglo á lo que prescribe el artículo anterior.

Art. 52. Durante el periodo señalado en el artículo 64 de la ley general de Obras públicas, serán admitidos en el Ministerio de Fomento todos los proyectos que por particulares ó Compañías se presenten para llevar á cabo una obra cuya concesion hubiese sido solicitada.

En dicho caso, para que los proyectos sean admitidos, deberán ir acompañados del documento que acredite haberse hecho el depósito del 1 por 100 que se designa en el art. 25 de este reglamento.

Los proyectos admitidos se someterán á todas las prescripciones establecidas en los artículos 22, 24 y 25 de este reglamento.

Art. 53. Cuando se hubiese presentado más de un proyecto para una misma obra, se hará para cada uno la confrontacion correspondiente sobre el terreno, y las informaciones de que trata el artículo 24 recaerán sobre las ventajas ó inconvenientes que resulten de su comparacion, para deducir cuál es el preferible. El mismo objeto deberán tener presente la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, ó la Real Academia de San Fernando, segun los casos, al informar en el expediente de concesion al tenor de lo prevenido en el art. 26.

Evacuado el informe por la corporacion correspondiente, se pasará el expediente á la Seccion de Fomento del Consejo de Estado; y cumplido este trámite, se decidirá por Real decreto acerca de la preferencia que deba darse en su caso á uno de los diversos proyectos en competencia, para otorgar á su autor la concesion solicitada.

El peticionario ó peticionarios cuyos proyectos hubiesen sido desechados, no tendrán derecho á

reclamacion ni á indemnizacion de ninguna especie.

(Se continuará.)

## PARTE OFICIAL.

19 de Abril (*Gaceta del 28 de Julio*).—CONSEJO DE ESTADO.—Real decreto-sentencia dejando sin efecto una Real orden reclamada en pleito contencioso administrativo entablado por D. Francisco Perez Crespo, cesionario de los derechos de don Luis Isambert, sobre abono de daños y perjuicios al demandante por varias obras ejecutadas en el Canal de Isabel II.

23 de Junio (*Gaceta del 27 de Julio*).—FOMENTO.—Real orden concediendo á D. Leopoldo Brockman ingreso en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en la clase de Ingenieros segundos, con arreglo á las disposiciones que se mencionan.

27 de Junio (*Gaceta del 21 de Julio*).—ULTRAMAR.—Real orden confirmando un acuerdo del Gobernador general de la isla de Puerto-Rico con motivo de una demanda contencioso-administrativa presentada á nombre de D. Juan Forgas y D. Juan José Cartagena, regantes del rio Jacaguas, sobre aprovechamiento de las aguas de dicho rio.

10 de Julio (*Gaceta del 18*).—FOMENTO.—Real orden otorgando á D. Jorge Loring la concesion del ferro-carril de Puente-Genil á Linares, con arreglo al proyecto y pliego de condiciones que se mencionan.

10 de Julio (*Gaceta del 20*).—FOMENTO.—Real orden declarando caducada la autorizacion concedida á D. Manuel Guteras para ejecutar las obras de alumbramiento y conduccion de aguas subterráneas del rio Llobregat con destino al abastecimiento de la ciudad de Barcelona y pueblos comarcanos.

11 de Julio (*Gaceta del 23*).—FOMENTO.—Ley aprobando el plan general de carreteras del Estado para la Península é islas adyacentes.

20 de Julio (*Gaceta del 24*).—Real decreto disponiendo que por cada uno de los Ministerios se revisen sus respectivos presupuestos de gastos para realizar todas las economías que puedan hacerse en los servicios públicos.

## SUBASTAS.

6 de Agosto.—De la ejecucion de las obras de reparacion de la seccion de Utiel á Chiva, kilómetros 270 al 319, en la carretera de primer orden de Madrid á Castellon. Presupuesto, 277.556 pesetas 70 céntos.